

E Reglement Sektion GR/Offroad

1. Klassen

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:6	OR6/2WD	Offroad-Verbrenner 1:6 2WD Buggy
1:6	OR6/4WD	Offroad-Verbrenner 1:6 4WD Buggy
1:6	OR6/SC4	Offroad-Verbrenner 1:6 4WD Short Course

2. Renndurchführung Großmodelle

2.1 Strecke

Die Streckenführung ist jedem Ausrichter freigestellt. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 60 m betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens bei 80% der Streckenlänge min 3,0 m betragen. Die Mindestbreite darf 2,5 m nicht unterschreiten. Die Länge des Kurses wird an der inneren Streckenbegrenzung gemessen. Der Offroad-Charakter muss dabei erhalten bleiben. In der Streckenführung dürfen sich max. 15% befestigte Streckenabschnitte befinden. Teppichboden zählt nicht als befestigter Untergrund. Ab 2014 müssen die Strecken für die Deutsche Meisterschaft OR6 einen „wetterfesten Aufbau“ haben

2.2 Dauer der Veranstaltung

Deutsche Meisterschaftsläufe dürfen an drei Tagen durchgeführt werden. Am Tag vor der DM kann ein Gastfahrertrainingstag ausgeschrieben werden. Ist das Training nicht in der offiziellen Ausschreibung enthalten, entfällt diese Trainingsmöglichkeit

2.2.1

Es wird angestrebt, dass zu jedem OR6-Lauf bis hin zum End-/DM-Lauf ein Helfer im Sanitätsdienst oder höher (z. B. DRK) vor Ort sind, um eine schnellstmögliche medizinische Erstversorgung zu ermöglichen. Um dies zu finanzieren, darf das Nenngeld pro Teilnehmer um 3 € erhöht werden. Dies muss in der Ausschreibung schriftlich festgelegt werden.

2.3 Flaggen und Flaggenzeichen

Es finden im Modellrennsport folgende Flaggenzeichen Verwendung:

- schwarz/rot/gold = Start
- schwarz/weiß-kariert = Ziel
- schwarz in Verbindung mit der Startnummer = siehe Abs. A-2.2.2 und A-2.3.2
- rot (darf nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt werden) = Abbruch des gesamten Rennens

Die Größe der Flaggen muss 60 x 40 cm betragen (+/- 10%).

2.4 Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach Beendigung seines Laufes als Streckenposten für die nächste Vorlaufgruppe bzw. für das nächste Finale (nur Nichtaufsteiger) zu fungieren, oder (nur mit Genehmigung der Rennleitung) einen Ersatz zu stellen.

Bei den Finalläufen kommt folgende Regelung zur Anwendung:

1/64B	1/32B
1/64A	1/32A
1/32B	1/16B
1/32A	1/16A
1/16B	1/8B
1/16A	1/8A
1/8B	1/4B
1/8A	1/4A
1/4B	1/2B
1/4A	1/2A
1/2B	Nichtaufsteiger 1/4B / 1/8A
1/2A	Nichtaufsteiger 1/4A / 1/8B
Finale	Nichtaufsteiger 1/2B und 1/2A

Bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug auf alle gewerteten Vorläufe. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe zur Geltung. Nimmt ein Fahrer aus einem Finale seinen Streckenposten nicht ein, wird er für die gesamte Veranstaltung disqualifiziert. Die Disqualifikation tritt sofort in Kraft, der Startplatz bleibt frei.

Die Streckenpostenregelung kann individuell den Starterzahlen angepasst werden. Es muss sichergestellt sein, dass die nächsthöheren Finale immer mit den ausgeschiedenen Fahrern bestückt werden und ausreichend ergänzende Helfer zur Verfügung stehen, ohne die für die anstehenden Läufe antretenden Fahrer zu benachteiligen.

3. Rennablauf Großmodelle

3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Vorläufe/Finale

Die Veranstaltung beginnt am Samstag mit dem Training. Das Training erfolgt nach Gruppeneinteilung. Die Gruppeneinteilung erfolgt zu Veranstaltungsbeginn nach aktueller Rangliste in umgekehrter Reihenfolge. Fahrer mit unzureichender Fahrpraxis oder bei denen keine Einstufung möglich ist, starten in der ersten Gruppe. Mindestens ein Vorlauf wird am Samstag nach dem Training gefahren. Es werden 3 Vorläufe von je 7 Min. Dauer gefahren. Finale: Die Startaufstellung der Finalläufe erfolgt nach Austragungsmodus 4. Über die Startaufstellung entscheidet der schnellste Vorlauf (größte Rundenzahl in Renndistanz + kürzester Überzeit). Aus den Sub-Finalen steigen jeweils 4 Fahrer bei 8 Startern und 5 Fahrer bei 10 Startern in das nächsthöhere Finale auf. Alle Fahrer der Finalläufe erhalten einen Pokal / Trophäe sowie der beste Junior und Jugendliche, die nicht im Finale waren.

3.2 Regenwertung

Muss aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, höhere Gewalt, usw.) für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet der Rennleiter mit den Sportkommissaren, ob die Veranstaltung abzubrechen ist. Zu dieser Entscheidung sind die Teamleiter beratend hinzuzuziehen. Der Abbruch ist in der Rennauswertung zu erwähnen. Sollten nicht alle Vorläufe unter gleichen Witterungsbedingungen stattfinden, d. h. trockene und nasse Fahrbahnoberfläche vorhanden sein, so tritt folgende Regelung in Kraft: Vor jedem Lauf muss der Rennleiter entscheiden, ob es sich beim folgenden Lauf um einen „Trockenlauf“ oder um einen „Nasslauf“ handelt. Hierbei gilt als vereinbart, dass ein Lauf so lange als „Trockenlauf“ zu werten ist, bis von der Rennleitung „Nassläufe“ angekündigt werden. Der Rennleiter in Verbindung mit der Sportkommission kann auch während/nach einem Lauf diesen als „Nasslauf“ deklarieren, wenn der Regen während eines Laufes einsetzt und die durchschnittlichen Rundenzeiten um 20% schlechter werden. Wenn jede Vorlaufgruppe mindestens einen Trockenlauf hatte, werden alle Vorläufe gewertet. Wenn nicht jede Vorlaufgruppe mindestens einen Trockenlauf hatte, werden nur die Nassvorläufe gewertet. Sollten die Gruppen keine gleichen Wetterbedingungen haben und eine Nasswertung erfolgt ist, so hat der Rennleiter die Möglichkeit bei Wetteränderung die Gruppenreihenfolge zum letzten Vorlauf so zu ändern, dass eine komplette Nasswertung/Trockenwertung erfolgen kann. Macht die Wetterbedingung dies nicht möglich, so werden die Gruppen die noch keine Nasslaufwertung hatten in der Rangliste hinten angehängen. Der Beste im Trockenlauf kommt dann hinter dem letztem im Nasslauf der Rangliste. Bei schlechter Witterung (Regen usw.) entscheidet die Rennleitung in Verbindung mit dem Ausrichter und den Sportkommissaren darüber, das Rennen zu beenden. Bei Abbruch werden die gefahrenen Finalläufe gewertet, die noch nicht gefahrenen Finalläufe werden nach Startaufstellung (Vorlauf Platzierung) gewertet. Ist das B-Finale schon gefahren und das A-Finale noch nicht wird das Ergebnis wie die Startaufstellung gewertet und mit dem A-Finale verflochten, das A-Finale steht über dem B-Finale, da die schnelleren Fahrer aus den Vorläufen in A gesetzt werden. z.B.:

1. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 1. in der Gesamtwertung
1. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 2. in der Gesamtwertung
2. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 3. in der Gesamtwertung

- 2. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 4. in der Gesamtwertung
- 3. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 5. in der Gesamtwertung
- 3. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 6. in der Gesamtwertung
- 4. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 7. in der Gesamtwertung
- 4. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 8. in der Gesamtwertung

4. Allgemeine Bestimmungen Großmodelle

4.1 Start

Die Teilnehmer zu jedem Lauf werden mindestens 90 Sekunden vor dem Start aufgerufen. Die Fahrzeuge werden mit laufendem Motor zur Startlinie gebracht. Vor jedem Finallauf ist der Rennleiter bzw. eine von ihm beauftragte Person verpflichtet, eine Frequenzkontrolle durchzuführen. Entzieht sich ein Teilnehmer trotz zweimaligen Aufrufs der Frequenzkontrolle, so ist er laut Absatz A-2.3.3. für die aktuelle Veranstaltung nicht mehr startberechtigt und auf den letzten Platz des betreffenden Finales zu setzen.

Das Einstellen und Aufwärmen der Motoren ist in der Box und im Fahrerlager strengstens untersagt. Es ist nur in vom Ausrichter ausgewiesenen Bereichen in der Nähe der Boxengasse bzw. des Fahrerstandes gestattet.

Der Start erfolgt nach den Regeln:

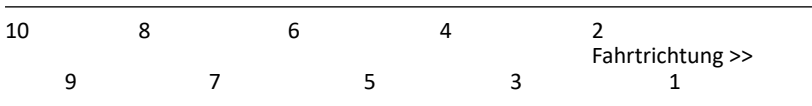
Absenken der Startflagge bis zum Boden - die Helfer müssen sichtbar zurückereten.

Innerhalb der nächsten 3 - 10 Sek. erfolgt der Start (akustisch oder durch Hochreißen der Startflagge).

Vor dem Startzeichen darf kein Fahrzeug die Startlinie passieren.

Bei den Finalläufen kommt der Grand-Prix-Start zur Anwendung:

Die Fahrzeuge müssen versetzt mit mindestens 2 m Abstand hintereinander aufgereiht werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, muss der Abstand auf bis zu 3 m ausgedehnt werden. Der für den jeweiligen Lauf Erstplatzierte hat das Recht der Seitenwahl. Die Startaufstellung erfolgt abwechselnd versetzt.



Bei den Vorläufen ist zusätzlich der „Fliegende Start“ zugelassen. Beim fliegenden Start wird der Start 30 und 10 Sekunden vorher angekündigt, dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen dann innerhalb einer Runde starten. Wenn ein beliebiges Fahrzeug eine Runde vollendet hat, werden automatisch alle Uhren der zu diesem Zeitpunkt noch nicht gestarteten Fahrer gestartet. Sobald die Fahrzeuge einmal auf der Strecke sind, ist das Nachtanken verboten. Das Tanken in der Boxengasse und auf der Strecke ist nicht gestattet. Die Tankbedingungen werden vom Ausrichter festgelegt (Streckenordnung und Fahrerbesprechung). Die Teilnehmer zu jedem Lauf werden mindestens 90 Sekunden vor dem Start aufgerufen.

Die Fahrzeuge werden in der Boxengasse gestartet.

4.2 Frühstart

Bei einem Frühstart erhält der Fahrer je nach Schwere eine Boxendurchfahrt mit Stop&Go, plus 10 Sekunden, oder es erfolgt eine Runde Abzug, ohne dass der Lauf neu gestartet wird. Bei Vorläufen findet eine Wiederholung des Starts nur nach Maßgabe des Rennleiters statt. Die Bestrafung des verursachenden Fahrers bleibt die gleiche wie bei einem Finallauf.

4.3 Auszeit

Solange die Fahrzeuge noch nicht zum Start gerufen wurden, kann jeder Fahrer vor Halbfinalläufen und Finale eine Auszeit von 10 Minuten verlangen. Dieser Fahrer verliert seine Startposition, die frei bleibt, und nimmt am Ende des Feldes Aufstellung zum Start. Ist er nicht rechtzeitig am Start, startet er aus der Boxengasse.

Diese Auszeit kann jedoch nur einmal pro Halbfinallauf und Finale verlangt werden.

Wird die Auszeit aus Gründen von Frequenzproblemen beantragt, ist die Strecke geschlossen. Wird die Auszeit aus Gründen von technischen Problemen beantragt, so bleibt die Strecke geöffnet.

Parc Fermé: Die Aufsteiger vom ersten 1/2-Finale bei einer Deutschen Meisterschaft, bleiben in einem Parc Fermé, bis zum Schluss der technischen Abnahme aus dem zweiten 1/2-Finale.

Fahrzeuge dürfen nur über die Boxengasse auf die Strecke.

5. Bestimmungen für die einzelnen Klassen Großmodelle

5.1 Technische Bestimmungen

Einzig erlaubte Fernsteuerung und Elektronik im Fahrzeug ist die Steuerung der Funktionen „Rechts/Links“ und „Gas/Bremse“. Die Zündung darf nur als Magnetzündung ausgelegt sein. Die Zündung muss mechanisch fixiert sein. Die Einstellung ist nur manuell erlaubt. Das Lüfterrad darf nur einen magnetischen Nord- und Südpol haben. Es darf nur ein Maximum von zwei Zündspulen geben (entweder eine kombinierte LT- und HT-Spule mit der Standardzündung oder zwei LT-Spulen in Verbindung mit einer externen Zündung), die mit dem Lüfterrad bzw. Rotor arbeiten.

Verboten sind Batteriezündung, während der Fahrt verstellbare Düsenadeln, alle Arten von ABS und ASR, aktive Fahrwerke, Fühler und Sensoren für oben genannte Systeme, Telemetrieanlagen. Das Modell muss eine wirksame Bremse haben. Eine Gasrückholfeder am Vergaser, welche bei einem Bruch der Anlenkung die Vergaserstellung auf Leerlaufstellung stellt (mechanisches Fail-Save) ist Pflicht.

Fahrzeuge mit freiliegenden Zahnradern, freiliegenden Kettenantrieb bzw. Riemenantrieb müssen einen Zahnrad-/Kette-/Riemenschutz haben. Dieser Schutz muß so bemessen sein, dass von den Zahnradern, der Kette/Riemen keine Verletzungsgefahr ausgehen kann. Dazu zählen auch Öffnungen auf der Chassisunterseite. Zahnräder die von der Karosserie abgedeckt werden sind ausreichend abgedeckt und müssen nicht noch zusätzlich mit einem Schutz versehen werden.

Die Karosserien sollen Fahrzeugen entsprechen, wie sie bei Offroad-, Wüsten-, bzw. Trial-Rennen eingesetzt werden. Monster-Truck, Hummer und Monster-Jeep Karossen oder ähnliche Monster Karossen können in Verbindung mit Offroad-Reifen auch eingesetzt werden.

Antrieb:

Mehrganggetriebe sind nicht erlaubt. Bei OR6/2WD erfolgt der Antrieb auf die Hinterachse. Zugelassen sind bei OR6/2WD nur 2WD-Fahrzeuge. Bei OR6/4WD und OR6/SC4 erfolgt der Antrieb auf Vorder- und Hinterachse. Es sind bei OR6/4WD und OR6/SC4 nur 4WD-Fahrzeuge zugelassen.

Die Messung der Breite erfolgt bei fahrbereiter Stellung der Querlenker (entsprechend waagerechte untere Querlenker). Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank und ohne Transponder gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.

Um das Verletzungsrisiko zu verringern, darf für Flügel/Spoiler ausschließlich Lexan, Kunststoff, Gummi oder Kautschuk verwendet werden.

Zugelassen sind 1-Zylinder 2-Takt-Motoren mit Funkenzündung. Einspritzung, Turboaufladung, batteriebetriebene Zündsysteme, Drehschieber- und Wankelmotoren sind verboten. Die Zündung muss mechanisch fixiert sein. Die Einstellung ist nur manuell erlaubt. Das Lüfterrad darf nur einen magnetischen Nord- und Südpol haben. Es darf nur

ein Maximum von zwei Zündspulen geben (entweder eine kombinierte LT- und HTSpule mit der Standardzündung oder zwei LT-Spulen in Verbindung mit einer externen Zündung), die mit dem Lüfterrad bzw. Rotor arbeiten. Keine mittels einer Batterie gespeiste Zündung ist erlaubt. Nur ein passives Zündsystem, welches die Drehzahl als einzigen Parameter nutzt, ist erlaubt.

5.2 Chassis/Gewicht/Flügel/Motor

Abmessungen:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Gesamtlänge über Alles max.:	820 mm	820 mm	1.000 mm min. 850 mm
Breite über alles max.:	480 mm	490 mm	530 mm min. 480 mm
Höhe über alles max.:	360 mm	380 mm	380 mm
Mindestgewicht:	8.000 g	11.000 g	11.000 g
Maximalgewicht:	14.000 g	14.000 g	20.000 g
Radstand:	keine Regelung	keine Regelung	max. 650 mm min. 600 mm

Motor-Aus: Der Motor-Ausschalter ist mit dem international üblichen „E“-Zeichen deutlich sichtbar zu kennzeichnen (Durchmesser min 20 mm).

Ein externer Elektrostarter darf verwendet werden. Der Start mit dem Elektrostarter

Abmessungen Flügel:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Breite max.:	300 mm	315 mm	wenn vorhanden, dann nur maßlich und bau- lich in die Karosserie integriert
Tiefe max.:	140 mm	140 mm	
Höhe max.:	360 mm	380 mm	
Überhang max.:	150 mm	230 mm	

darf aber nur in der Boxengasse sowie dem dafür vorgesehenen Motorstartplatz erfolgen und unter keinen Umständen auf der Rennstrecke. Es muss eine sichere Abdeckung

Abmessungen Frontrammer:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Breite max.:	keine Regelung	keine Regelung	max. 300 mm

Motor:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Hubraum max.:	26 cm ³	30 cm ³	32 cm ³

des Lüfterrades vorhanden sein, die jedermann vor Berührung schützt.

Der Schalldämpfer muss abgedeckt sein, um Verletzungen zu vermeiden. Der Auslass darf freibleiben. Krümmer und Resorohr dürfen keine verstellbaren oder beweglichen Teile haben. Ein wirksamer 2-Kammer- oder 3-Kammer-Schalldämpfer ist Vorschrift. Eine Homologationsnummer nicht erforderlich.

Der Schallpegel wird in 10 m Entfernung und 1 m Höhe gemessen. Der Rennleiter kann eine andere Messmethode festlegen, wenn das Ergebnis das gleiche ist.

Ein Fahrer, dessen Fahrzeug über 10 und mehr Runden einen höheren Schallpegel

erzeugt, wird verworfen. Wird die Grenze während der Vorläufe um mehr als 6 dB(A) (ab 2015 +3dB(A) angestrebt) überschritten, wird der beste Vorlauf des Fahrers gestrichen. Findet die Überschreitung während eines Finallaufes statt, wird am Ende des Finales eine Runde von diesem Finallauf abgezogen.

Unter besonderen Umständen können Rennleiter und Sportkommission (bei einem DM-Lauf zzgl. OR6-Referent/DMC-Offizieller) bei einem zu lauten Fahrzeug im Sinne der Vernunft auch anders entscheiden

Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen. Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen.

Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen. Sollte der Kraftstoff des Teilnehmers bei Messungen mit dem Testgerät vom

Geräuschemissionen:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Schallpegel max.:	81db(A)	81db(A)	81db(A)

Durchschnittswert (betrifft nicht das Mischungsverhältnis Benzin/Öl) mehr als 15% abweichen, so muss er disqualifiziert werden. Gegen diese Entscheidung kann gegen eine Protestgebühr von 500,-- € Protest eingelegt werden.

Der infrage kommende Kraftstoff wird dann zur Analyse in ein anerkanntes Labor geschickt. Ist der Kraftstoff in Ordnung erhält der Protestierende die Protestgebühr zurück.

5.2.1 Reifen:

Es dürfen in den Klassen OR62WD und OR64WD nur Einheitsreifen gefahren werden. Diese Einheitsreifen werden durch den OR6-Referenten homologiert.

Tank:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Tankinhalt max.:	800 ccm	800 ccm	800 ccm

Die Einreichung der Homologations-Reifenmuster erfolgt bis zum letzten Tag der DM OR6 des Vorjahres und werden an den OR6-Obmann eingeschickt. Diese Regelung beginnt für die OR6-Saison 2017 mit Einreichung zur OR6-DM 2016.

Grundlagen der Reifenhomologation sind die Standfestigkeit, der Preis und die Verfügbarkeit der Reifen. Eine ausreichende Standfestigkeit des Reifens ist durch eine Fahrzeit von mehr als 60 Minuten auf beiden Achsen (2WD und 4WD) gegeben.

Die Angaben dazu liefert der Einreicher. Die Richtigkeit der Angaben gewährt der Einreicher. Ist der Einreicher nicht der Hersteller, ist die Kenntnisnahme des Herstellers mit einzureichen. Der Einreicher/Hersteller weist für die zur Homologation eingereichten Reifen nach, dass die Standzeit von 60 Minuten auch bei verschiedenen Streckenbelägen und Außentemperaturen von mindestens 25 Grad erreicht wird.

Der günstige Preis ergibt sich aus dem Vergleich aller eingereichten Reifen pro Reifengröße (klein/groß). Bei gleicher Fahrleistung wird dem günstigeren Reifen der Zuschlag erteilt.

Die Verfügbarkeit der Reifen muss in jedem Fall auf allen Rennläufen gegeben sein und ist Bestandteil der Homologation.

Rennübliche Mengen für alle Fahrer genügen vollkommen.

Die Menge der eingesetzten Reifen wird pro Fahrzeug ab den Vorläufen auf drei Paar begrenzt. In Abhängigkeit vom homologierten Reifen und den Streckenbedingungen kann in Abstimmung mit dem OR6-Referenten die Anzahl auf 4 Paar erhöht werden.

Die Reifen müssen vor den Vorläufen verklebt sein und werden markiert. Fahrer, die mit nicht markierten Reifen an den Vorläufen und/oder Finalen teilnehmen, werden vom gesamten Lauf disqualifiziert.

Der Einheitsreifen kleiner Größe darf nur auf kleiner Felge gefahren werden. Gleiches gilt umgekehrt für den großen Reifen. Es wird nur ein Reifen je Größe (klein/groß)

homologiert. Die Homologation und Festlegung erfolgt seitens des OR6-Referenten bis zum 28.2. des Saisonjahres. Wird beim Einsatz der Reifen festgestellt, dass die Angaben zur Laufleistung nicht erfüllt werden und die geforderte Fahrleistung nicht erreicht wird, hat dies eine Sperre des Reifens, des Einreichers und des Herstellers für die laufende und folgende Saison zur Folge. Ist die Verfügbarkeit auf einem Lauf nicht gegeben, wird der Hersteller für die laufende und folgende Saison gesperrt.

5.2.2 Bremsanlagen:

Das Modell darf nur mit wirksamer Bremse betrieben werden. Hydraulische, pneumatische bzw. mechanische Einzelradscheibenbremsen an Hinter- und Vorderachse sind zulässig.

5.2.3 Differenzialgetriebe:

Alle Arten von mechanisch, hydraulisch und magnetisch sperrbaren Differenzialen sind zulässig.

Elektronisch sperrbare Differenziale sind nicht zulässig.

6. Durchführungsbestimmungen Deutsche Meisterschaften und Sportkreismeisterschaften

6.1 Gesamtauswertung

Punktetabellen: Bei allen Wertungen erfolgt eine Punktezuteilung entsprechend der 121 Punktetabelle (siehe **Anhang 1. Punktetabelle 121er Modus**).

6.2 Streichergebnisse

- für 2 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streichergebnis
- für 3 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streichergebnis
- für 4 tatsächlich ausgetragene Läufe: 1 Streichergebnis
- für 5 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 6 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 7 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 8 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 9 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 10 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse

6.3 Vorläufe

6.3.1 Wertung Vorläufe

Es werden die beiden besten Vorläufe nach Punkten gewertet. Bei Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern gilt folgende Regel:

1. der Fahrer mit dem höherwertigeren Lauf ist vorne, bsp: 115/118 ist vor 117/116
2. bei absoluter Punktgleichheit der gewerteten Läufe, wird der Fahrer besser eingestuft, der die Punkte im späteren Vorlaufdurchgang erzielt hat (100/105/105 ist vor 105/105/103)

6.3.2 Die Anzahl und Dauer der Vorläufe kann entsprechend der Teilnehmerzahl angepasst werden. Mindestens drei Vorläufe von je 7 Min. Dauer.

6.4 Finalläufe:

Sub-Finale	15 Min.
Halbfinale	20 Min.
Finale	30 Min.

Wenn am Finaltag kein Vorlauf gefahren wird, wird den Halbfinalisten ein Training von 10 Min. vor den 1/4-Finalen eingeräumt.

Ein kleines Finale für die Nicht-Aufsteiger aus den jeweiligen Halbfinalen kann durchgeführt werden. Ebenso kann ein 40+ - Finale angesetzt werden.

Diese Finale sind bereits über die Ausschreibung anzukündigen.

6.5 Freies Training deutsche Meisterschaften

Freies Training bei deutschen Meisterschaften ist nur innerhalb der in der Ausschreibung vorgegebenen Zeit zulässig. Die Zeit für freies Training muss so bemessen sein, dass alle Fahrer eine gleiche Anzahl und Zeit von Trainingsmöglichkeiten haben.

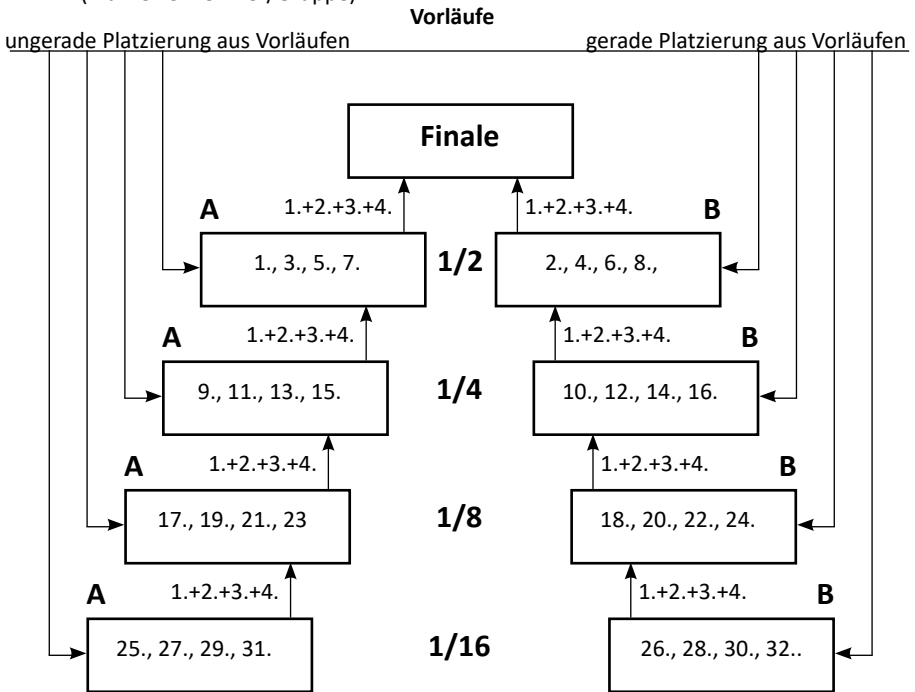
Teilnehmer an deutschen Meisterschaften, die beim Training außerhalb der offiziell-

len Zeiten angetroffen werden, müssen von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Sieben Tage vor Beginn einer deutschen Meisterschaft OR ist die Rennstrecke für alle Teilnehmer bis zum Beginn des in der Ausschreibung veröffentlichten Trainings gesperrt. Fahrer, die die Trainingszeiten nutzen, stehen auch als Streckenposten zur Verfügung. Am Tag vor der DM kann ein Gastfahrertrainingstag ausgeschrieben werden. Ist das Training nicht in der offiziellen Ausschreibung enthalten, entfällt diese Trainingsmöglichkeit. Die Regelungen dazu werden durch den Rennleiter vorgenommen.

6.6 Schiedsrichter:

Bei Deutschen Meisterschaften ist ab den Vorläufen ein Schiedsrichter einzusetzen. Dieser hat sich ausschließlich um den Rennablauf auf der Strecke zu kümmern. Er ist berechtigt Zeit sowie Stop & Go Strafen auszusprechen, bei einer schwarzen Flagge muss eine Absprache mit dem Rennleiter erfolgen. Der Schiedsrichter muss im Besitz einer Rennleiterlizenz sein.

6.7 Austragungsmodus 4a Verbrenner-Offroad 1:6 (OR62WD/OR64WD/OR6SC4)
(max. 8 Teilnehmer/Gruppe)

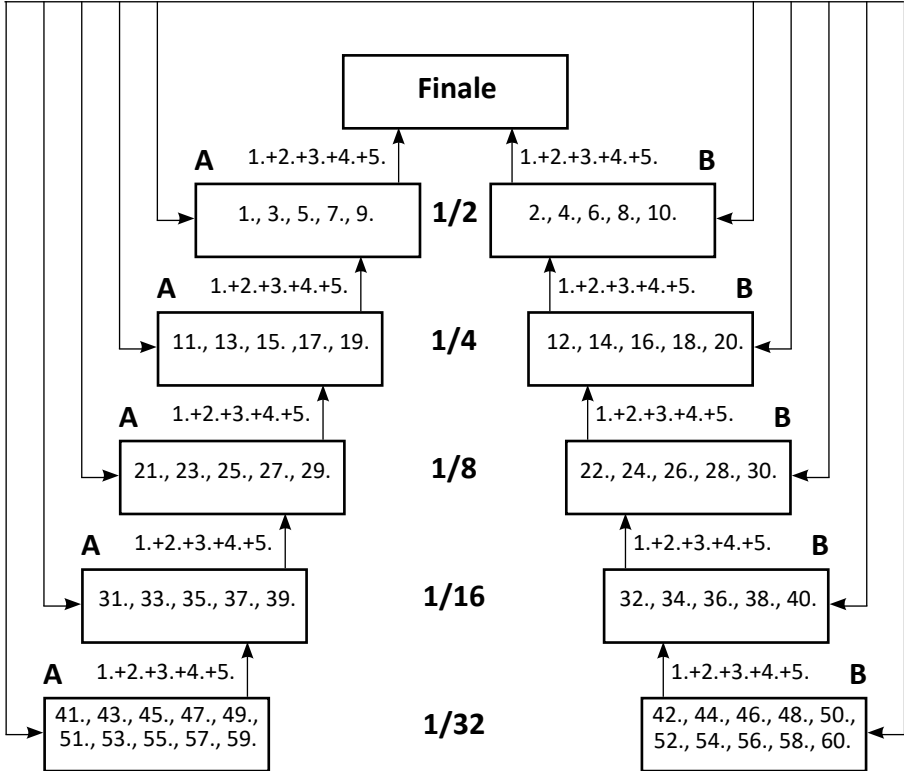


6.8 Austragungsmodus 4b Verbrenner-Offroad 1:6 (OR62WD/OR64WD/OR6SC4)
(max. 10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

ungerade Platzierung aus Vorläufen

gerade Platzierung aus Vorläufen



6.9 Austragungsmodus 4b Verbrenner-Offroad 1:6 (OR62WD/OR64WD/OR65C4)
 (max. 12 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

ungerade Platzierung aus Vorläufen

gerade Platzierung aus Vorläufen

